

IL MOSAICO DEI BALCANI DOPO L'INVASIONE

Il Duce cerca impero

Mussolini non fu mai sentimentalmente legato alle nostre colonie (non visitò una sola volta la fatale Africa orientale) e pensò di rifarsi con le conquiste più vicine a casa. Risvolti del progetto



L'«ordine nuovo» smembra la Jugoslavia e ridisegna i territori per l'Ungheria, la Bulgaria, la Romania e la Grecia. L'annessione italiana della Slovenia meridionale, il caso croato e quello montenegrino

«Ci lascino tranquilli e si ricordino che noi, per loro, abbiamo perso un impero. Ho una spina nel cuore per il fatto che la Francia battuta ha il suo impero, mentre noi abbiamo perduto il nostro»: con queste parole, Mussolini si sfogava con Ciano, il 30 maggio 1941. Motivo, l'invadenza dei tedeschi in Croazia: la convivenza tra i due alleati dell'Asse era già diventata difficile nella regione di nuova acquisizione.

L'«ordine nuovo» nei Balcani — tre settimane prima che scattasse l'«Operazione Barbarossa» (attacco tedesco all'Unione Sovietica) — era ormai un fatto compiuto. La carta della penisola e dell'adiacente area danubiana era stata stravolta.

Se Mussolini se la prendeva con l'invadenza e la voracità del Terzo Reich, era perché perseguiva uno scopo ben preciso: creare un impero nei Balcani, in sostituzione di quello che si stava perdendo in Africa. Il cruccio del Duce era reso più intollerabile appunto dal fatto che la Francia di Vichy conservava, sia pure a fatica, un impero in Africa, Asia, America e Oceania, che si estendeva su una superficie di circa dieci milioni di chilometri quadrati: una situazione imbarazzante, mentre stavano crollando tutte le posizioni italiane in Africa Orientale.

A questo riguardo, c'è da dire che, in realtà, il destino dell'impero africano non commuoveva molto il Duce, che si rodeva solo per il fatto che la Francia continuasse a conservare i possedimenti d'oltremare.

La profonda mancanza di convinzione coloniale di Mussolini — che in questo era rimasto socialista e rivoluzionario della prima ora — non è mai stata esplorata convenientemente. Si racconta che, prima dell'impresa d'Etiopia e del discorso per il «posto al sole», Mussolini, alla Camera, dovette ascoltare una lunga e dettagliata relazione di Dino Grandi sull'Eritrea e la Somalia. Il Duce se ne stesse, silenzioso e corrucciato, fino alla fine e, quando il relatore ebbe letta l'ultima cartella, si voltò verso di lui, sibilando: «Con queste tue colonie mi hai proprio rotto le scatole!». (Forse anche per questo il «frondista» Dino Grandi, quando cadde Tripoli, nel gennaio 1943, commentò con sarcasmo l'avvenimento dicendo: «In fondo è un'altra méta raggiunta: Mussolini nel 1911 pronunziò il «via dalla Libia». Dopo trentadue anni lo ha mantenuto»).

Non è senza significato il fatto che, una volta conquistato l'impero, in Africa Orientale, Mussolini si guardò bene dall'andarlo a visitare (quanti hanno rilevato questa incongruenza, formale e sostanziale, del «fondatore dell'impero»?). La guerra d'Etiopia, nel 1935-36, era stata una avventura esaltante ed era servita a consolidare il consenso del popolo verso il regime. Ma Mussolini non andò oltre.

Ancora: non a caso il Duce, nel 1940, accettò, senza batter ciglio, che l'impero, lungi dal rappresentare un elemento «attivo» nella strategia complessiva, venisse considerato come un «corpo separato», con un ruolo decisamente slegato rispetto al piano principale.

Dunque, un impero alternativo nei Balcani: la prospettiva, nella primavera del 1941, appariva più allettante e in sintonia con la politica estera fascista nel ventennio tra le due guerre: Roma aveva cavalcato il «revisionismo ungherese» (rispetto alle clausole punitive del Trattato di Versailles); esercitato una sorta di *droit de regard* sull'Austria, fino all'Anschluss; satellizzato (e poi occupato) l'Albania: insomma, aveva guardato con molta attenzione all'entroterra della nostra frontiera nord-orientale e all'Adriatico. E poi, un impero alle porte di casa era più controllabile di quello africano, che si stava infatti sgretolando.

Bisognava però fare i conti con la Germania, il cui intervento nei Balcani aveva bilanciato la deludente prova fornita dall'Italia, con la sua iniziativa militare contro la Grecia. Hitler, non Mussolini, aveva rimaneggiato la carta della regione, premiando questo, penalizzando quell'altro, arbitro di tutto.

Quali erano stati i mutamenti avvenuti nei Balcani, in conseguenza della «Operazione Castigo» contro la Jugoslavia e dell'«Operazione Marita» contro la Grecia?

A conclusione della campagna dell'Asse (che aveva imposto una fatale dilazione dell'attacco alla Russia, dal 15 maggio al 22 giugno 1941: cinque settimane, risultate poi «mancanti» e forse decisive per l'annientamento dell'Armata Rossa), la carta geografica aveva subito un autentico «terremoto» geopolitico.

Vale la pena, preliminarmente, di ricordare che Ungheria e Bulgaria — dopo aver aderito al Patto Tripartito, rispettivamente il 20 novembre 1940 e il 1 marzo 1941 — avevano affiancato l'Asse: anche la Romania aveva aderito al Patto, il 23 novembre 1940, ma rimase esclusa dalle operazioni militari contro la Jugoslavia.

Il regno dei Karageorgevic, scomparve: la Jugoslavia pagò a carissimo prezzo il voltafaccia del 27 marzo 1941, dopo aver aderito, a sua volta, al Tripartito, quarantotto ore prima del colpo di stato anti-tedesco del generale Simovic.

L'Italia, procedette all'annessione della Slovenia meridionale (Lubiana), mentre la Germania occupò la Slovenia settentrionale, che diventò una appendice della «marca» austriaca, occupata da Hitler il 15 marzo 1938.

L'Italia occupò anche quasi tutta la Dalmazia: Spalato, Sebenico, Ragusa e le isole. Fu creato il Regno di Croazia, controllato di fatto dal «Poglavnik» Ante Pavelic, capo degli «ustascia» (fascisti croati). La corona di Zagabria, fu assegnata al Duca di Spoleto, designato re col nome di Tomislav II: ma Aimone di Savoia-Aosta non occupò mai il trono. Il regno di Croazia comprendeva nei suoi confini quasi tutta la Bosnia-Erzegovina, i banati della Sava e del Vbras, parte del banato del Litorale, delle Zeta, del Danubio e della Drava.

La Serbia, con Belgrado capitale e con gli stessi confini del 1912, diventò uno stato-satellite della Germania. Per venire incontro ai desideri della regina d'Italia, Elena si tentò di ridare vita, sotto l'egida italiana, al Regno del Montenegro, rimettendovi sul trono un discendente della casata dei Petrovich: ma due membri dell'ex dinastia montenegrina (Michele e Roman) declinarono l'offerta fatta loro dal governo di Roma.

In quella autentica miniera di informazioni, indiscrezioni, pettegolezzi che sono i Diari di Ciano, si accenna anche a un «figlio di Danilo», parente della regina Elena, come aspirante al trono: «il sempre indebitato Danilo», aggiungeva, divertito, Mussolini, con chiara allusione al Danilo della «Vedova allegra», la famosa operetta di Franz Lehar. In effetti, era un po' operettistica quella danza di re «fasulli», da collocare sui troni dei Balcani, nella cornice ferrigna dell'«ordine nuovo».

L'Albania, ottenne il Kosso-vo-Methoija, abitato da una forte comunità schipetara, di religione musulmana; si tratta dello stesso territorio autonomo che oggi contesta a Belgrado (cioè alla Serbia) il primato, nell'ambito della repubblica federativa jugoslava, sempre minata da contrapposti gruppi etnici, nazionali, linguistici e religiosi. Ciò a riprova che se gli assetti politici e i regimi cambiano, i nazionalismi sono duri a morire, con buona pace della dottrina marxista-leninista (l'assioma di Lenin, secondo il quale l'abolizione della lotta tra le classi avrebbe portato alla fine dei nazionalismi nei «paesi socialisti», è stato solennemente smentito dai fatti, anche nell'URSS, la «casa madre»).

L'Ungheria — che era diventata un «mostro» multietnico, insaziabile — ottenne, sempre a spese della Jugoslavia, la Backa (Vojvodina), il triangolo di Barania e il territorio della Mura. La pretesa ungherese sul Banato occidentale — abitato da una consistente comunità di ceppo tedesco — fu rinviata a epoca successiva. (Non va dimenticato che l'Ungheria aveva partecipato anche alla spartizione della Cecoslovacchia, nel 1938-39, annettendosi lembi di Slovacchia e la Rutenia subcarpatica).

La Bulgaria di Boris III, procedette a sostanziali acquisti in Serbia e, soprattutto, occupò la Macedonia jugoslava e la parte orientale della Macedonia greca, a est del fiume Struma, coronando una storica ambizione (il problema della Macedonia, dopo il ritorno post 1945 allo «status quo», divide tuttora bulgari e jugoslavi, con una contrapposizione frontale che ha conosciuto ricorrentemente, accenti durissimi, sul piano politico e storico). La Bulgaria ottenne anche l'agognato sbocco al mare, sull'Egeo (Kavàla), per cui, sommando gli acquisti realizzati a spese della Jugoslavia con quelli realizzati a spese della Grecia, prese corpo la «Grande Bulgaria» vagheggiata da Sofia fin dalla guerra del 1877-78, combattuta dai russi per liberare i «fratelli slavi» e culminata con la sconfitta dell'impero ottomano e col Trattato di Santo Stefano. Inoltre, spinta verso occidente, la frontiera bulgara diventò contermine con quella albanese, a ridosso dei laghi di Prespa e Ocrida.

E veniamo alla Grecia. Dopo la sconfitta, venne spogliata dei territori conquistati in seguito alle guerre balcaniche del 1912-13. L'Italia incluse la Grecia nella propria «sfera d'influenza», anche se i tedeschi si installarono a Salonicco, continuando a farla da padroni anche altrove.

Alla occupazione italiana delle Isole Jonie, fece da contrappunto lo spostamento della frontiera meridionale dell'Albania verso la Ciamuria greca «irredenta».

Rimane da considerare la Romania. Costretta a cedere all'Ungheria la Transilvania settentrionale e il Territorio di Szekely — in conseguenza dell'arbitrato Ciano-Ribbentrop del 29 e 30 agosto 1940 — la Romania si era vista togliere dalla Bulgaria anche la Dobrugia meridionale (Trattato di Craiova del 27 settembre 1940). Sia l'uno che l'altro contenzioso avvelenano tuttora i rapporti tra Budapest e Bucarest, da una parte, e tra Bucarest e Sofia, dall'altra, poiché la Romania sta sistematicamente perseguitando la minoranza ungherese, sradicandone le radici etniche e culturali nei villaggi della Transilvania, mentre le aspirazioni romene, volte a riottenere la Dobrugia meridionale, vennero sempre sostenute e alimentate dal regime di Ceausescu (la regione, per volontà dei sovietici, *non* venne restituita alla Romania, nel 1945, per ingraziarsi i «fratelli bulgari»).

Nel 1941, la Romania si rifece delle perdite territoriali, quando la Germania attaccò l'Unione Sovietica e il «Conducator», generale Antonescu, mise a disposizione due armate per marciare su Odessa. I romeni rioccuparono la Bessarabia e la Bucovina settentrionale — che avevano dovuto cedere ai sovietici il 26 giugno 1940, in forza del protocollo segreto del Patto di non aggressione Ribbentrop-Molotov — e procedettero anche all'annessione della Transnistria, territorio compreso tra i fiumi Bug e Dnjester (in applicazione del Patto tedesco-romeno di Tighina,, sottoscritto il 30 agosto 1941, quando la Wehrmacht stava dilagando in Ucraina.

Questo il complesso riassetto nella regione; queste le conseguenze dell'«ordine nuovo» nei Balcani e nell'area danubiana.

I compensi ottenuti dall'Italia non erano certamente irrilevanti: una sorta di «protettorato» sulla Croazia; occupazione della Slovenia meridionale e della Dalmazia; un'Albania-satellite ingrandita; le Isole Jonie; il Montenegro; la Grecia, inclusa nella «sfera d'influenza» di Roma. Ma si partì col piede sbagliato.

In Croazia, ad esempio, i circoli più oltranzisti non accettarono l'occupazione italiana della Dalmazia e tra gli «ustascia» si rafforzò la corrente filo-nazista, dopo che anche la Croazia aveva aderito al Tripartito (15 giugno 1941). Pavelic, rimasto legato al fascismo, si trovò in difficoltà crescenti, proprio coi suoi.

Nel Montenegro, invece, divampò subito la ribellione (la qual cosa fece scrivere ferocemente a Ciano: *«Se non avesse un profondo amaro significato, sarebbe grottesco: è in atto una guerra tra l'Italia e il Montenegro! Speriamo che i nostri militari arrivino a risolverla senza dover chiedere l'intervento dei tedeschi»).*

In Grecia, le cose andarono di male in peggio, con ira crescente di Mussolini, poiché i tedeschi continuavano a farvi il bello e il cattivo tempo. Il paese era alla fame, letteralmente, e l'Italia dovette farsi carico degli oneri annonari della Grecia, quando si incontravano serie difficoltà per la «saldatura» in Italia, dove il pane era razionato.

A tutti questi motivi di attrito e di frustrazione con la Germania, si aggiunse molto presto, la sanguinosa guerriglia iniziata dai comunisti di Tito e dai filo-realisti di Draza Mihailovich, capo dei cetnici, rimasto fedele ai Karageorgevic. Lo stillicidio delle nostre perdite in Croazia, Dalmazia, Montenegro, diventò un incubo. Il gruppo di armate italiane dislocato nell'area, continuò a ingoiare divisioni su divisioni. Si arrivò al punto che venivano perduti più uomini in un sol giorno nella Balcania che in tutti gli altri fronti messi insieme: una situazione destinata a durare fino all'8 settembre 1943, quando iniziò la tragedia delle divisioni italiane rimaste fuori del territorio nazionale.



La firma dell'adesione ungherese al Patto tripartito. Siglano l'intesa Ciano e il conte Csaky.



Alpini del battaglione «Tirano» durante l'offensiva in Grecia.

IL PREMIER LAVAL SI CONFIDA CON IL VATICANO

Hitler con deferenza

Questo l'atteggiamento del capo del nazismo di fronte a Pétain. Con lui parlò con tono pacato e con voce velata. Perché Vichy?

Buona parte dell'Europa, in quel tardo autunno del secondo anno di guerra, stava seguendo l'esempio francese dei «collaborò». Governi-Quisling si formavano un poco dappertutto, dall'estremo Nord all'Est, in tutta l'ampia fascia dei Balcani, fino all'Ovest con la simpatizzante ma ambigua neutralità iberica. In tutte le capitali s'erano insediati regimi filo-fascisti, eccezion fatta per la più prestigiosa di tutte, Parigi, alla quale i petainisti avevan preferito la fin allora quasi sconosciuta ai più, Vichy.

Ma perché proprio Vichy? Erano in molti a chiederselo, magari punti più dalla curiosità mondana che da interesse politico; ma ben pochi erano in grado di rispondere e costoro si guardavano bene dal rivelare le segrete ragioni che avevano indotto il governo Laval a preferire la piccola città termale alla seducente e celeberrima Parigi.

Per motivi diciamo così professionali, anche il rappresentante della Santa Sede presso lo Stato della «figlia primogenita della Chiesa» rimuginava tra sé e sé quella tale domanda e appena si trovò a tiro chi poteva rispondere con sicurezza, la tirò fuori così, con *nonchalance*, mascherandola con la richiesta di lumi su quello che si vociferava in quel torno di tempo circa il ritorno del Governo a Versailles se non addirittura a Parigi.

L'interlocutore del segaligno e occhialuto Monsignor Valeri era il sanguigno e cespuglioso Pierre Laval dalle bianche cravatte, che non si lasciò pregare e disse (come risulta dal «rapporto» n. 1279/148, spedito dalla sede provvisoria della Nunziatura Apostolica in Francia, sistemata alla bell'e meglio presso la Casa dei Missionari di Vichy, in data 13 novembre 1940) che «per il momento tale questione non faceva oggetto delle sue conversazioni e che d'altronde una delle difficoltà che vi si frapponevano era quella per l'appunto — cosa del resto già nota — della presenza e, quindi, della sistemazione del Corpo Diplomatico. Le Autorità militari tedesche temono, infatti, da parte dei suoi membri e specialmente — specificò il signor Laval — da parte di quelli di certe piccole nazioni, lo spionaggio».

Laval, quel giorno, era in vena di confidenze e dunque rispose ben volentieri alla domanda del Nunzio sui suoi incontri con Hitler e Ribbentrop, l'ultimo dei quali s'era svolto qualche giorno prima a Montoirsur-la-Loire con la partecipazione del Maresciallo Pétain, subito dopo il colloquio del Fuehrer con il *Caudillo* spagnolo Francisco Franco, a Hendaye.

Era dunque vero che «il signor Hitler parlava solo lui?». Prima di rispondere sul merito, Laval spiegò che il suo primo incontro con il dittatore tedesco «avvenne all'improvviso, giacché l'ambasciatore Abetz (che era il rappresentante del ministero tedesco degli Affari esteri presso il comandante militare germanico in Francia ndr) solamente durante un viaggio cui l'aveva invitato gli spiegò, al di là di Rambouillet, che lo scopo era di incontrarsi con il signor Hitler, e sin d'allora ne aveva ricevuto una buona impressione, tanto da apparirgli di carattere calmo e quasi dolce. Con lui stesso e poi con il signor Maresciallo Pétain, Hitler avrebbe più ascoltato che parlato, e, parlando, lo avrebbe sempre fatto in un tono pacato e con voce quasi velata».

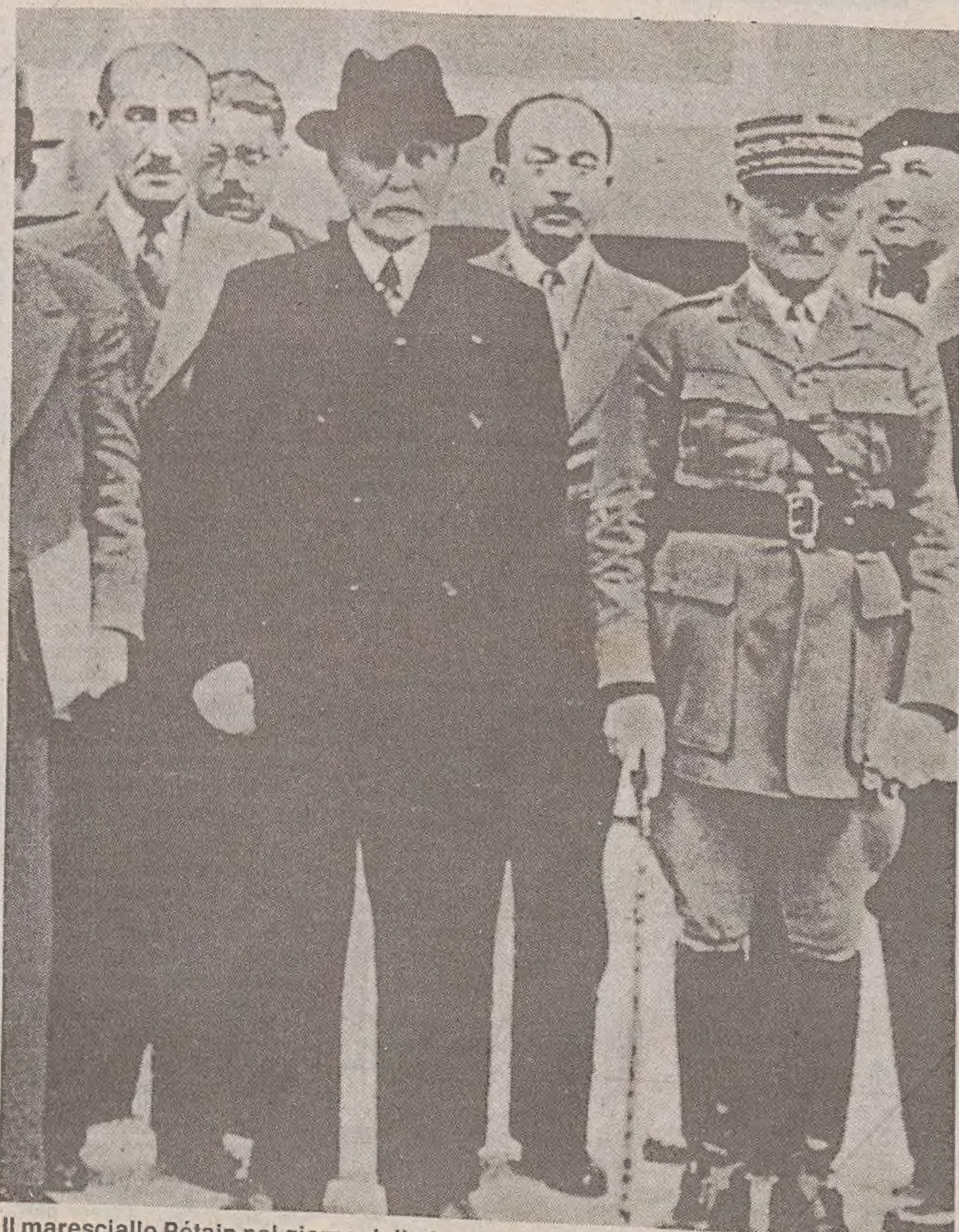
Quasi incredulo per quel che sentiva dire, il Nunzio continuava ad usare il condizionale nel suo «rapporto» al Cardinale Segretario di Stato nel quale annotava, ancora, che Hitler «sarebbe stato, poi, pieno di deferenza verso il signor Maresciallo aiutandolo, per esempio, con la mano allo scendere e al salire nella di lui automobile e prendendo, insomma, come un'attitudine *«d'un fils vers un veillard...»*.

Quanto alla sostanza delle conversazioni, sempre secondo Laval si sarebbe trattato di delineare gli scenari della futura collaborazione tra Francia e Germania.

Senza averne l'aria, Monsignor Valeri allargò il discorso inserendovi i «si dice» relativi al fatto che l'Italia «aveva visto di malocchio gli incontri del Fuehrer in Francia o per lo meno certi aspetti delle conversazioni, e che il viaggio di questi a Firenze era stato ispirato dal desiderio di tranquillizzare il signor Mussolini il quale non avrebbe avuto nessuna intenzione di rinunziare ai suoi progetti nei riguardi della Francia medesima».

Ma Laval se la cavò diplomaticamente augurando un «sincero successo all'Italia nella sua impresa», quella di Grecia che proprio in quel torno di tempo andava sviluppandosi, lasciando dunque cadere la patata bollente del contenzioso italo-francese. Concluse con un'autodifesa che sarebbe divenuta una sorta di *réfrain* giustificativo: «Se la Francia non avesse firmato l'armistizio o non si fosse messa sulla via della collaborazione, il popolo sarebbe stato facilmente preda del comunismo».

[Emilio Cavaterra]



Il maresciallo Pétain nel giorno della formazione del governo collaborazionista.

COMINCIA LA TRAGICA AVVENTURA IN RUSSIA

Il balzo nella fornace

Hitler tenta invano di declinare la «generosità» dell'alleato che vuole concorrere all'attacco contro l'Urss: «E' inutile disperdere il potenziale italiano». L'equivoco delle «autotrasportabili»

L'esordio del nostro corpo di spedizione (CSIR) riporta sensibili successi. Conquista di Stalino. Il generale Messe vede lontano e teme il peggio. Matura la decisione di formare l'armata (ARMIR)

Nel diario di Ugo Cavallero (Capo di Stato Maggiore Generale dal 6 dicembre 1940 all'1 febbraio 1943), il primo esplicito accenno alla imminenza delle ostilità tra la Germania e l'Unione Sovietica si trova in una annotazione scritta ventitré giorni prima che scattasse l'«Operazione Barbarossa».
Sotto la data del 30 maggio 1941 si legge infatti: *«Il Duce mi dice che prevede la possibilità di un conflitto tra la Germania e la Russia. Dice che a questo non possiamo essere estranei perché si tratterebbe di lotta contro il comunismo. Pertanto è necessario predisporre la costituzione, tra Lubiana e Zagabria, di una divisione corazzata, più la divisione granatieri».*
Mussolini si illudeva e Cavallero, registrandone le disposizioni, non gli era da meno. Un corpo d'armata mobile, come quello descritto, non rientrava, nella primavera avanzata del 1941, tra le capacità e possibilità dell'Italia.
La divisione corazzata «Ariete» era in Libia, e le si stavano assegnando i carri medi M. 13; la «Littorio», con carri leggeri, aveva appena partecipato alle operazioni contro la Jugoslavia, mentre la «Centauro», fino quel momento in Albania, aveva bisogno di essere riorganizzata e riequipaggiata. Pressoché nulla anche la disponibilità di grandi unità motorizzate. Le divisioni «Trieste» e «Trento» erano state assegnate al Nord Africa, ma la seconda era da considerare come una normale divisione di fanteria «binaria», con un pizzico di automezzi.
Ma poi, erano errati i presupposti militari, strategici, organizzativi e logistici di una partecipazione dell'Italia alla guerra in Russia. Non aveva senso che il Duce si sentisse in obbligo di «ricambiare», in qualche modo, l'apporto tedesco alla guerra nel teatro mediterraneo e nordafricano (contro Malta, aveva operato il Decimo Corpo Aereo Tedesco, ritirato proprio in vista delle operazioni in Russia, mentre in Libia l'«Africa Korps» di Rommel era risultato un fattore decisivo per la riconquista della Cirenaica, senza mai dimenticare che la situazione nei Balcani si era sbrogliata grazie alla Wehrmacht)».
Peraltro, l'offerta di un corpo di spedizione italiano in Russia *non* incontrò il favore dei tedeschi, a tutti i livelli. Lo stesso Hitler, in una lettera a Mussolini piena di significati niente affatto reconditi, si premurò, con garbo, di rilevare l'incongruenza di quella decisione. Nel mentre il Fuehrer ringraziava «col cuore gonfio di gratitudine» per l'invio di reparti italiani, dimostrandosi pronto ad accogliere l'offerta del Duce («Se tale è la vostra intenzione»), faceva contemporaneamente notare: *«L'aiuto decisivo, Duce, lo potrete però sempre fornire col rafforzare le vostre forze nell'Africa settentrionale e possibilmente volgendo lo sguardo da Tripoli verso occidente, col costituire un contingente, anche piccolo, per ora, che in caso di violazione dei trattati da parte francese, possa marciare in Francia e, infine, con l'intensificare la guerra aerea e, ove possibile, quella sottomarina».*
Si trattava di suggerimenti ispirati a buon senso. L'Italia aveva un proprio vitale teatro operativo in Libia, e stentava a mantenervisi. Tutto il potenziale bellico italiano doveva essere riversato nel Nord Africa, senza ulteriore distrazione di forze, come era già avvenuto in Grecia. Anche l'accenno di Hitler ad una sorta di «polizza di assicurazione» nei confronti della Francia, era degna di riflessione seria da parte di Mussolini. In effetti, Hitler prefigurava la situazione venutasi a determinare nel novembre del 1942, dopo la sconfitta di El Alamein, quando gli Alleati angloamericani sbarcarono nel Nord Africa francese e l'Italia si trovò senza riserve, per far fronte alla nuova, serissima crisi.
Pertinente anche l'invito di Hitler a intensificare la guerra aerea e la guerra sottomarina (prima della fine del 1941, si rese infatti necessario inviare in Mediterraneo il Secondo Corpo Aereo Tedesco e anche i sommergibili, i famosi *U-Boote* di Doenitz che, con molta bravura, affondarono subito la portaerei *Ark Royal*, al largo di Gibilterra, e la corazzata *Barham*, al largo delle coste egiziane).
Mussolini non se ne diede per inteso, in quanto intendeva far «pesare al tavolo della pace» anche il contributo italiano alle operazioni sul fronte orientale. Pertanto, venne organizzato il CSIR, Corpo di Spedizione Italiano in Russia.
In quei giorni, a solito, Ciano affidava al Diario i suoi riposti pensieri: *«26 giugno - Mussolini ha passato in rivista a Verona la prima divisione in partenza per la Russia. L'ha telefonicamente definita perfetta. Per quanto sia, io sono preoccupato di un diretto confronto tra le nostre forze armate e quelle germaniche. Non per gli uomini che sono, o possono essere, ottimi, ma per il materiale. Non vorrei che ancora una volta dovessimo fare la figura del parente povero».*
Al CSIR, furono assegnate le divisioni «Torino» e «Pasubio», entrambe «autotrasportabili»; la terza divisione Celere «Principe Amedeo Duca d'Aosta»; la Sessantatreesima Legione Camicie Nere; il trentesimo raggruppamento artiglieria; il sessantunesimo gruppo osservazione aerea, col ventiduesimo gruppo caccia e l'Intendenza Speciale Est.
La definizione di «divisioni autotrasportabili» fu all'origine di una serie di equivoci coi tedeschi, dal momento che il CSIR venne assegnato al Gruppo Armate Sud, in Ucraina, e, in particolare, operò inserito nella prima armata corazzata del generale von Kleist. Lo stesso generale Giovanni Messe, comandante del CSIR (aveva sostituito fin dall'inizio il generale Zingales, ammalato) scrive nel suo libro *La guerra al fronte russo: «Fin dall'inizio i tedeschi mostrarono un'accentuata incomprensione delle reali possibilità del nostro Corpo di Spedizione, sia per una loro innata rigidità mentale, sia per l'errato concetto generato della denominazione di "autotrasportabile" e dal segno convenzionale usato per la rappresentazione grafica dell'unità, che lo raffigurava come un organismo completamente motorizzato».*
In realtà, i mezzi motorizzati assegnati al CSIR formavano un autoraggruppamento, diviso in due autogruppi: uno, destinato ai servizi e l'altro capace di trasportare una delle due divisioni di fanteria. Ecco spiegata la definizione di «autotrasportabile». Pretendere che i tedeschi capissero i bizantinismi della nostra regolamentazione, era forse un po' troppo. C'è da aggiungere che «Torino», «Pasubio» e «Terza Celere» avevano fatto parte della Sesta Armata (detta del Po), presentata come un «fiore all'occhiello» del nostro esercito; «strumento potente e flessibile» articolato su un corpo corazzato, uno motorizzato e uno autotrasportabile. Tra le tante incongruenze della nostra guerra, la Sesta Armata non fu mai impiegata in modo unitario, ma spezzettata, anzi frantumata, con le sue divisioni inviate in Libia, nei Balcani e in Russia.
Nonostante le carenze del nostro armamento (ci presentammo in Russia coi carri L.6 ed L.3, quando i russi impiegavano carri di 50 tonnellate, mentre i tedeschi disponevano dei loro *Panzer* modello III e IV, di 18-20 tonnellate e stavano studiando il carro pesante «Tigre») il CSIR assorbì una parte non indifferente di automezzi e bocche da fuoco. Insieme con quasi 61 mila uomini, partirono infatti verso Oriente 5.500 automezzi (nel 1942, con la trasformazione del CISR in ARMIR, cioè in Armata, gli automezzi saranno tre volte di più) e 148 pezzi d'artiglieria, che comprendevano un quarto dell'intera disponibilità di moderni cannoni contraerei.
Si consideri che, in quello stesso momento, le sette divisioni presenti in Libia e tutti i servizi generali della colonia, disponevano, in tutto e per tutto, di 8.500 automezzi, 1.500 dei quali inefficienti, mentre il Corpo Tedesco d'Africa, da solo, allineava 7.000 automezzi. Aveva forse torto Hitler a invocare da Mussolini una maggiore attenzione per il settore nordafricano e mediterraneo?
«Non si viene in Russia senza cappotto!». Il severo monito rivolto da Messe a chi il cappotto lo aveva dimenticato in Italia, la dice lunga sulla convinzione del comandante del CSIR che il *Blitz* tedesco, iniziato il 22 giugno 1941, *non* avrebbe risolto la partita con l'Unione Sovietica con una unica campagna (l'esercito tedesco pagò infatti un prezzo terribile per aver iniziato l'«Operazione Barbarossa» senza equipaggiamento invernale).
Messe non fu il solo a trarre funesti presagi sulla effettiva consistenza dell'Armata Rossa, che poteva sempre contare su due potenti «alleati»: lo spazio e il clima.
Il 15 agosto 1941, il Capo di Stato Maggiore Generale dell'esercito tedesco, Franz Halder, annotava sul suo diario: *«...Abbiamo previsto 200 divisioni russe. Ora ne abbiamo già contate 360. Il nostro fronte su questa ampia estensione è troppo sottile, non ha profondità. Per conseguenza gli attacchi nemici sono spesso coronati da successo».*
Il soldato russo si difendeva con tenacia e fanatismo. Stalin aveva fatto appello agli «eroi» nazionali: da Alexander Nevskij, a Suvorov, il generale della Grande Caterina, a Kutusov, che aveva scacciato Napoleone dalla Russia, nel 1812, per spronare il popolo a combattere la «grande guerra patriottica». Quando Hitler e Mussolini visitarono il fronte orientale nell'ultima decade di agosto a Filippo Anfuso, principale collaboratore di Ciano, non sfuggì il fatto che l'Italia era ricorsa a mille ripieghi, per fare «bella figura» in Russia. *«La mobilitazione dei nostri reparti* — scrisse in seguito Anfuso — *dava l'impressione che fosse stata faticosa (...) con la vernice stentata sulle scritte della "Birra Peroni" o dei "Fratelli Gondrand" e gli autocarri scompagnati».* Soprattutto, Anfuso disse francamente a Mussolini: *«Duce, ecco la verità. I tedeschi hanno scoperto che la Russia è grande, troppo grande per potersela prendere in una volta sola».*
Questo fu il teatro nel quale il CSIR fu chiamato a operare. Messe faticò non poco a radunare le sue unità, perché i mezzi motorizzati non bastavano per tutti. Tuttavia, la campagna estiva e autunnale del Corpo di Spedizione Italiano fu scandita da una serie di vittoriose operazioni: «battaglia fra i due fiumi» (Dnjester-Bug); manovra di Petrikowka; avanzata nel bacino del Donetz. I bollettini di guerra citarono per più giorni il CSIR, quando venne investita e conquistata Stalino, cuore del bacino, ricco di carbone e minerali.
Con la perdita di quella parte della Russia europea, l'apparato produttivo sovietico aveva subito un altro colpo durissimo. Prendendo il 1940 uguale a 100, all'inizio dell'autunno del 1941 l'Urss aveva perduto territori che producevano il 57 per cento del carbone, il 58 per cento dell'acciaio, il 60 per cento dell'alluminio. Due milioni e mezzo di uomini era stati uccisi o feriti e le perdite di mezzi erano paurose: 22 mila cannoni, 18 mila carri armati, 14 mila aerei. Non si trattava di cifre «gonfiate» dalla propaganda tedesca ma di dati accertati e controllati, ottenuti con un meticoloso lavoro di collazione dei rapporti compilati dalle divisioni, dai corpi d'armata, dalle armate e dai gruppi di armate della Wehrmacht. Pure, la Russia sembrava l'Anteo della leggenda.
Una parte del «miracolo» si doveva anche alla spia Richard Sorge il quale, da Tokio, aveva comunicato al IV Bureau dell'Armata Rossa che il Giappone sarebbe rimasto con le armi al piede contro l'Unione Sovietica, attaccando invece nel *Pacifico* e nell'Asia sud-orientale le posizioni americane, inglesi e olandesi. Le «riserve», costituite dalle divisioni siberiane, potevano essere portate a Occidente degli Urali. Si trattava di divisioni molto bene equipaggiate e idonee ad affrontare i rigori dell'inverno più crudo che si fosse registrato in Russia negli ultimi centotrent'anni.
Infine, a dare man forte a Stalin, stavano per intervenire gli anglo-americani, con una prima «iniezione» di aiuti: tremila aerei, quattromila carri armati, trentamila camion, carburanti, viveri; al [illegible] settembre 1945, avrebbe preso la via di Mosca 17 milioni 500 mila tonnellate di armamenti e materiali di ogni genere.
L'anno si chiuse per i tedeschi con la controffensiva sovietica alle porte di Mosca, e per gli italiani del CSIR con la «battaglia di Natale», che impegnò severamente soprattutto la terza divisione Celere. Il generale von Kleist si complimentò con il comando italiano per la resistenza opposta dai reparti italiani: non era la prima volta che lo faceva.
Il CSIR, a conclusione della campagna del 1941, era diventata una unità amalgamata, omogenea, collaudata. Messe era tuttavia già sul «chi vive», avendo sentito dire che a Roma si preparava un secondo Corpo per la Russia, una decisione che il generale intendeva sconsigliare energicamente, tanto più che Messe era dell'avviso, semmai, di dare il cambio alle divisioni che avevano effettuato una avanzata di 1400 chilometri, sostenuto duri combattimenti e che affrontavano l'inverno russo. Si stavano allestendo il proscenio e le quinte per la tragedia dell'ARMIR, nell'inverno 1942-43.

Il generale Messe, comandante del CSIR (in primo piano), mentre ispeziona le truppe giunte dall'Italia.

La storica foto della carica di uno squadrone del «Savoia» a Isbuschenskij.

LA CAVALLERIA, UN'ARMA CHE RITROVO' LE GLORIE

In sella nella steppa

A Isbuschenskij l'epica carica del «Savoia». In terra russa il cavallo poteva dare ancora molto. Le carenze organizzative

Soltanto in Russia la cavalleria italiana trovò terreno e possibilità di impiego. A quota 213,5 sul Don, nei pressi del villaggio di Isbuschenskij, ebbe luogo l'epica carica del «Savoia», anche se l'ultima della guerra fu quella dei «Cavalleggeri di Alessandria» a Poloj, in Jugoslavia, il 17 ottobre 1942.
La cavalleria fu spedita in Russia, quasi per caso, perché del CSIR faceva parte la Terza Divisione Celere «Principe Amedeo Duca d'Aosta», che inquadrava il «Savoia» e il «Novara». Ma nel 1942, quando Messe si convinse delle possibilità che poteva avere un reparto omogeneo a cavallo, la Celere fu trasformata in divisione motorizzata e i due reggimenti di cavalleria, insieme con il reggimento di artiglieria a cavallo, formarono il Raggruppamento Truppe a Cavallo, al comando del generale Guglielmo Barbò di Casalmorano.
Le truppe a cavallo avevano in Russia parecchi vantaggi. C'era abbondanza d'erba e d'acqua per i cavalli: sulle grandi distanze, muovevano a velocità discreta e con ampia autonomia perché non avevano bisogno di benzina; in primavera e in autunno, quando la steppa diventava un mare di fango, quadrupedi e mezzi a traino animale si districavano meglio degli automezzi; la pianura era rotta dalle ben note balche e coperta di una vegetazione intensa d'erba ad alto fusto, così da permettere l'avvicinamento al nemico coperto e di sorpresa. La debolezza della nostra cavalleria consisteva nell'armamento leggero e nella scarsità organica di uomini e quadrupedi.
Già i comandanti dei tre reggimenti a cavallo se n'erano resi conto nel 1941 e avevano suggerito a Roma varie soluzioni. A chiusura del ciclo operativo dell'estate 1942, il generale Barbò stese una relazione che fu trasmessa allo stato maggiore romano. Proponeva di rinforzare i reggimenti di cavalleria da impiegare in Russia con uno squadrone di armi da accompagnamento, uno squadrone di elementi appiedati ma utilizzabili in combattimento e di aumentare la forza del 15 per cento. Invece di 872 uomini, 36 fucili mitragliatori e 12 mitragliatrici, il reggimento avrebbe dovuto avere 1.350 uomini, 200 moschetti automatici, 48 fucili mitragliatori, 12 mortai leggeri, 15 mitragliatrici, 9 mortai medi e 4 cannoni controcarro.
Barbò voleva dunque i moschetti automatici, cioè mitra di cui i russi erano largamente forniti e che noi già producevamo e suggeriva che i cannoni controcarro fossero scudati e adatti al traino a cavallo, con i serventi anch'essi montati.
Avevamo allora dodici reggimenti di cavalleria ancora montati; con sei di questi avremmo potuto formare una magnifica divisione di cavalleria che avrebbe bene assolto compiti brillanti e adeguati alle nostre possibilità.
Anche le divisioni di fanteria avrebbero potuto essere adattate facilmente alle esigenze del fronte russo. Innanzitutto, portandole su tre reggimenti e nove battaglioni di fanteria, invece di lasciarle «binarie» con soli sei battaglioni. E poi aumentando l'artiglieria da tre gruppi, su tre batterie, a nove gruppi su due batterie, così da realizzare sempre il binomio battaglione-gruppo, armati di pezzi da 100/17 di cui si aveva sufficiente disponibilità. In proporzione, dovevano essere aumentati i reparti del genio e dei servizi, fornendoli di mezzi adeguati, come le cucine rotabili di cui lamentava la mancanza nientemeno che il Capo di Stato Maggiore dell'esercito, Giuseppe Ferrari, fin dal 1928.
In secondo luogo, tutti i trasporti divisionali e di reparto dovevano essere a traino animale, integrati da slitte per il periodo invernale. Anche l'equipaggiamento individuale poteva essere caldo e pratico, semplicemente copiandolo (stivali compresi) dai contadini russi e ricorrendo a tela doppia imbottita di cascami e trapuntata.
Tutte queste proposte furono disattese dagli organi centrali che, burocraticamente, applicarono la regolamentazione in vigore, costituendo prima il CSIR e poi l'ARMIR con organico, armamento ed equipaggiamento studiato — a parte gli errori concettuali — per le Alpi e la pianura padana.
In Russia, fu inutilmente spedito il meglio che c'era sottomano: per esempio, 48 su 60 pezzi moderni di artiglieria d'armata, e ben 16.000 automezzi, il doppio circa di quanti ne avevamo in Africa settentrionale, dove sarebbero stati utilissimi. Si cercò di adeguare la capacità delle nostre unità a quelle motorizzate tedesche in un tentativo che ci vedeva sconfitti in partenza, per mancanza di mezzi idonei a quel terreno e a quel clima. Le truppe romene, per esempio, molto più povere delle nostre, se la cavarono spesso meglio di noi, grazie al traino animale e a un equipaggiamento modesto, ma pratico.
Il corpo alpino, fece storia a sé. Destinato a operare sul Caucaso, fu dirottato sul Don, a impellente richiesta dei tedeschi, che sul momento ritenevano fosse una misura temporanea, perché si trovò a essere l'unica riserva disponibile per tamponare la smagliatura dello schieramento difensivo a Nord di Stalingrado, a seguito dei primi contrattacchi russi in grande stile, nel settembre del 1942.

d. f.

Il maggiore Litta Modignani, uno degli eroici caduti nella celebre carica.



I MEZZI D'ASSALTO DELLA MARINA A GIBILTERRA

Quella Rocca violata

I primi insuccessi e la lettera del comandante Birindelli che in un frasario convenzionale segnalò gli inconvenienti. I timori degli inglesi dopo gli attacchi riusciti. Le imprese degli «uomini gamma»

Gli incursori della Decima Mas (nome di copertura) riuscirono a piazzare nella munitissima base della Royal Navy due «installazioni» segrete: villa Carmela e il mercantile «Olterra» per l'appoggio

A settanta metri dalla corazzata *Barham*, ormeggiata all'interno del porto militare di Gibilterra, il tenente di vascello Gino Birindelli, si sentì mancare le forze. Era rimasto solo a spingere, sul fondo cosparso di rocce e scogli, il siluro a lenta corsa in avaria. Nella fase culminante dell'azione, il «secondo uomo», Damos Paccagnini, era venuto meno: il suo autorespiratore di riserva — adoperato durante tutta la navigazione perché il mezzo, appesantito di poppa, non gli permetteva di tenere la testa fuori dell'acqua — aveva esaurito l'ossigeno. Anche in seguito, i «secondi uomini» andarono incontro allo stesso serissimo inconveniente, perché costretti a navigare quasi sempre sott'acqua, mentre i «primi uomini», in affioramento, a «quota occhiali», potevano togliere il boccaglio dell'ossigeno e respirare aria pura.

C'era da mordersi le mani, pensando che, dopo aver forzato la base superprotetta come Gibilterra, si dovesse rinunciare a distruggere il bersaglio, cioè una corazzata di oltre 30 mila tonnellate. Quando Birindelli venne catturato — dopo aver tentato invano di prendere il largo, salendo su un natante con equipaggio spagnolo — l'ufficiale inglese che lo interrogava rimase un po' incredulo. Un ufficiale della Marina italiana *dentro* la base di Gibilterrà? E con che cosa? Birindelli si inventò una storiella: era un naufrago, superstite di una silurante italiana affondata. Gli inglesi sorrisero: «Un naufrago rasato di fresco?». Era vero. Tutti i sei operatori si erano fatta la barba, prima di fuoriuscire dal sommergibile *Sciré*, quel 30 ottobre 1940. Proprio Birindelli aveva lanciato l'idea: «Gli inglesi dicono che un gentiluomo non esce mai di casa la mattina senza essersi fatta la barba: quindi, andremo ben sbarbati ad affondare le loro navi».

Comunque, gli inglesi smisero di fare gli spiritosi quando la carica del siluro a lenta corsa di Birindelli (il quale aveva avviato le spolette) esplose, a poche decine di metri dalla *Barham*, in quanto la corrente aveva avvicinato ulteriormente il siluro alla nave da battaglia.

In quella azione, anche le altre due coppie di operatori, con i mezzi in avaria, dovettero rinunciare ad andare avanti. Si trattava di Teseo Tesei (con Elios Toschi inventore dei siluri a lenta corsa), Alcide Pedretti, Luigi Durand de la Penne ed Emilio Bianchi, recuperati da nostri agenti sulla spiaggia, tra La Linea e Algeciras.

Dalla prigionia, Birindelli fece pervenire una lettera alla famiglia, nella quale, tra le altre cose, diceva: «Di a Bruno di seguitare a prepararsi agli esami e sicuramente sarà promosso, perché i professori non sono cattivi come sembrava. Io sono bocciato per la stessa ragione di Gigi alla seconda sessione di esami». I familiari del prigioniero credettero che Gino Birindelli fosse impazzito. Che diavolo voleva dire?

Si trattava di un frasario convenzionale. Mostrata ai commilitoni, la lettera di Birindelli risultò di una chiarezza cristallina. Lo sfortunato protagonista del forzamento del porto di Gibilterra voleva dire che il siluro a lenta corsa doveva essere migliorato: la raccomandazione era rivolta direttamente all'ufficiale medico Bruno Falcomatà, uno dei pionieri della nuova specialità d'assalto, morto in seguito, dopo il tentativo di forzamento della base di La Valletta. Quanto ai «professori» i quali non erano «cattivi», si trattava degli inglesi — ancora all'oscuro dei guai che stavano per procurare loro gli assaltatori italiani — mentre «Gigi» era Luigi Durand de la Penne, il cui mezzo aveva lamentato la stessa avaria di quello di Birindelli: rottura della ruota dentata di trasmissione, con conseguente arresto dell'elica.

Fermiamoci un attimo, nel racconto di quelle lontane imprese.

In quasi cinquant'anni, non si contano i libri, gli articoli, le rievocazioni, ufficiali e non, sulle operazioni dei mezzi d'assalto della nostra Marina durante la seconda guerra mondiale.

Si è parlato di «siluri umani», di «kamikaze del mare», di «armi segrete italiane» — o «all'italiana» — di «guerra dei poveri». Fole belle e buone. Durante la prima guerra mondiale, quando l'Italia era schierata con le Potenze dell'Intesa, cioè coi «ricchi», e la nostra Marina operava con quelle inglese e francese, venne ugualmente dedicata molta attenzione ai mezzi d'assalto. Il siluro-mignatta di Paolucci e Rossetti, col quale venne affondata a Pola la corazzata austriaca *Viribus Unitis*, era il progenitore del siluro a lenta corsa.

Semmai, nel 1940 perdemmo l'occasione di un attacco simultaneo alle basi navali inglesi (come aveva suggerito qualcuno, prefigurando una Pearl Harbor mediterranea), impiegando a massa mezzi d'assalto subacquei e di superficie. Non eravamo pronti, anche in questa specialità, concepita durante la crisi etiopica, quando la Gran Bretagna inviò nel Mediterraneo, a scopo «deterrente», la *Home Fleet* forte di 140 unità, tra leggere, pesanti e pesantissime, per circa ottocentomila tonnellate. In previsione del peggio, non essendo in servizio, all'epoca, alcuna nave da battaglia italiana, si pensò appunto ai mezzi d'assalto, e presero corpo i prototipi dei siluri a lenta corsa e dei barachini esplosivi.

Per tornare al primo tentativo di attacco a Gibilterra, i mezzi dovevano ancora essere messi a punto: occorreva insistere e insistere ancora, con un collaudo «dal vero».

Essenziali i siluri a lenta corsa, i «maiali» (era stato Teseo Tesei a chiamare così il mezzo, perché era panciuto e un po' goffo: «Lega il maiale», disse a un altro operatore, durante una esercitazione, e il nomignolo rimase). Essenziali gli operatori allenati, ovviamente.

Ma indispensabile il mezzo vettore e avvicinatore, cioè il sommergibile, dapprima coi «maiali» sistemati in coperta su apposite staffe (soluzione non idonea, specialmente per gli effetti della pressione subacquea, in caso di attacco al battello e di immersione a forte profondità), poi con i mezzi alloggiati in appositi cilindri contenitori a tenuta stagna sempre in coperta.

Il sommergibile *Sciré*, prima contro Gibilterra poi contro Alessandria, rappresentò la carta vincente, perché era comandato da un ufficiale di prim'ordine. La figura di Junio Valerio Borghese, il «principe nero», si è andata caricando di tali e tanti significati (per le scelte da lui fatte dopo l'8 settembre 1943 e in tempi più recenti) da snaturare e stravolgere le qualità «professionali» del personaggio, che durante la guerra 1940-43 fece semplicemente il suo mestiere e lo fece benissimo.

Si resta semplicemente sbalorditi — anche oggi, nell'era dei sottomarini a propulsione nucleare e dei sofisticatissimi apparati che li equipaggiano — a constatare la facilità con cui lo *Sciré* attraversava, nei due sensi, il sorvegliatissimo Stretto di Gibilterra, nel quale più di un *U-Boot* tedesco andò perduto, nel tentativo di entrare nel Mediterraneo.

A Cadice, era ormeggiata la cisterna italiana *Fulgor* (uno dei 212 mercantili sorpresi dalla dichiarazione di guerra fuori delle acque metropolitane e una delle 46 cisterne — praticamente perdute il 10 giugno 1940 — che sarebbero state preziose per rifornire il fronte nordafricano).

La *Fulgor*, in tutta segretezza, fu adibita a nave-appoggio dello *Sciré*.

Borghese attraversava lo Stretto verso occidente, accostava la cisterna, sbrigava il da farsi (compreso l'imbarco degli operatori, fatti arrivare in Spagna per essere più freschi e riposati al momento dell'azione), concedeva una doccia all'equipaggio, poi tornava indietro, riattraversava lo Stretto verso Levante, metteva in mare mezzi d'assalto e operatori nel punto stabilito e quindi rientrava alla base, a La Spezia. Facile a dirsi, e a raccontare. Ma non era uno scherzo sfidare a quel modo, «in scioltezza», la Marina di Sua Maestà britannica.

Lo *Sciré* effettuò un'altra missione contro Gibilterra nel maggio 1941: di nuovo sei operatori, a cavalcioni di tre «maiali» e «barchini esplosivi» partirono all'attacco alla rada della Rocca. Nuovo insuccesso, con qualche preziosa indicazione in più.

In luglio, precisamente il 26, «maiali» e «barchini esplosivi» partirono all'attacco di La Valletta. Fu una strage. Teseo Tesei si immolò, spolettando a zero, sotto il viadotto Sant'Elmo, nel tentativo di aprire un varco nella ostruzione retale e consentire ai barchini di penetrare nel Grand Harbour, per colpire le navi di un convoglio che vi era appena arrivato.

Finalmente, il 20 settembre 1941, i «maiali», messi in mare dallo *Sciré*, fecero centro.

La Rocca rintronò di esplosioni. La cisterna militare *Denbydale*, di 15.893 tonnellate di stazza lorda, la motonave armata *Durham*, di 10.892 tonnellate, e la cisterna *Fiona Shell*, di 2.444 tonnellate, squarciate dalle cariche, si adagiarono sul fondo. Gli inglesi ebbero la prova che gli italiani avevano iniziato un nuovo tipo di guerra di attrito contro Gibilterra, non più inviolabile. In precedenza, a Suda (Creta), i «barchini esplosivi», guidati dal comandante Faggioni, avevano affondato l'incrociatore pesante *York* e la cisterna *Pericles*. La lista delle navi affondate o messe fuori combattimento dai mezzi d'assalto italiani cominciava ad allungarsi.

A Gibilterra, le difese vennero finalizzate allo scopo di parare la nuova minaccia. Ai mezzi già esistenti, altri se ne aggiunsero, compresi motoscafi che, soprattutto di notte, mollavano piccole cariche di profondità, a intervalli regolari, con funzione di interdizione e distruzione. Anche nelle altre basi navali inglesi vennero prese misure difensive analoghe.

In questa attività, si mise in luce, da parte inglese, fino all'armistizio, un singolare personaggio: «l'uomo-rana» Lionel Crabb, di cui la conaca si occupò diffusamente nel dopoguerra, in una vicenda spionistica degna di Ian Fleming e di 007.

Crabb, a Gibilterra, ebbe l'incarico di organizzare i reparti subacquei che avevano l'incombenza di ispezionare le carene dei mercantili, quando alle cariche esplosive dei «maiali» si aggiunsero le «mignatte» degli «uomini-Gamma», gli assaltatori individuali. Lavoro ingrato ed estremamente pericoloso, quello di Crabb, che, dopo la guerra, volle conoscere gli ex avversari, per congratularsi con loro, riandando con la memoria alle notti insonni trascorse a Gibilterra, con la base praticamente in allarme, ventiquattro ore su ventiquattro.

Messo da parte dopo il 1945, Crabb venne «richiamato in servizio», in età avanzata, quando, il 19 aprile 1956, giunsero in visita ufficiale in Inghilterra Kruscev e Bulganin, a bordo dell'incrociatore *Ordjonikidze*. Poiché i «servizi» inglesi erano interessati a conoscere le caratteristiche dello scafo del grande incrociatore russo, Crabb fu utilizzato, a Southampton, per una «ispezione subacquea». Di lui, non si seppe più nulla. La stampa si occupò del caso e lo stesso Anthony Eden, all'epoca primo ministro (era l'anno della nazionalizzazione del Canale di Suez e della successiva spedizione anglo-francese, che rovinò politicamente l'azzimato Premier britannico), dovette rispondere ai Comuni, senza peraltro rivelare la vera natura della missione affidata a Crabb.

La Decima Flottiglia Mas — denominazione di copertura della specialità dei mezzi d'assalto, nelle sue varie componenti — giocò altre due carte nell'attacco sistemtico a Gibilterra: l'*Olterra* e Villa Carmela.

Che la Marina italiana riuscisse, durante la guerra 1940-43, a organizzare una base segreta per i «maiali» su un mercantile semiaffondato, a ridosso del perno del dispositivo navale britannico verso il Mediterraneo e l'Atlantico, e, contemporaneamente, un punto di appoggio per gli assaltatori individuali, in una villa affacciata sulla rada della Rocca, coi bersagli a portata di mano, è da considerare del tutto eccezionale. E ridimensiona drasticamente la diffusa convinzione che gli inglesi, durante la guerra, «sapessero tutto» dei fatti di casa nostra.

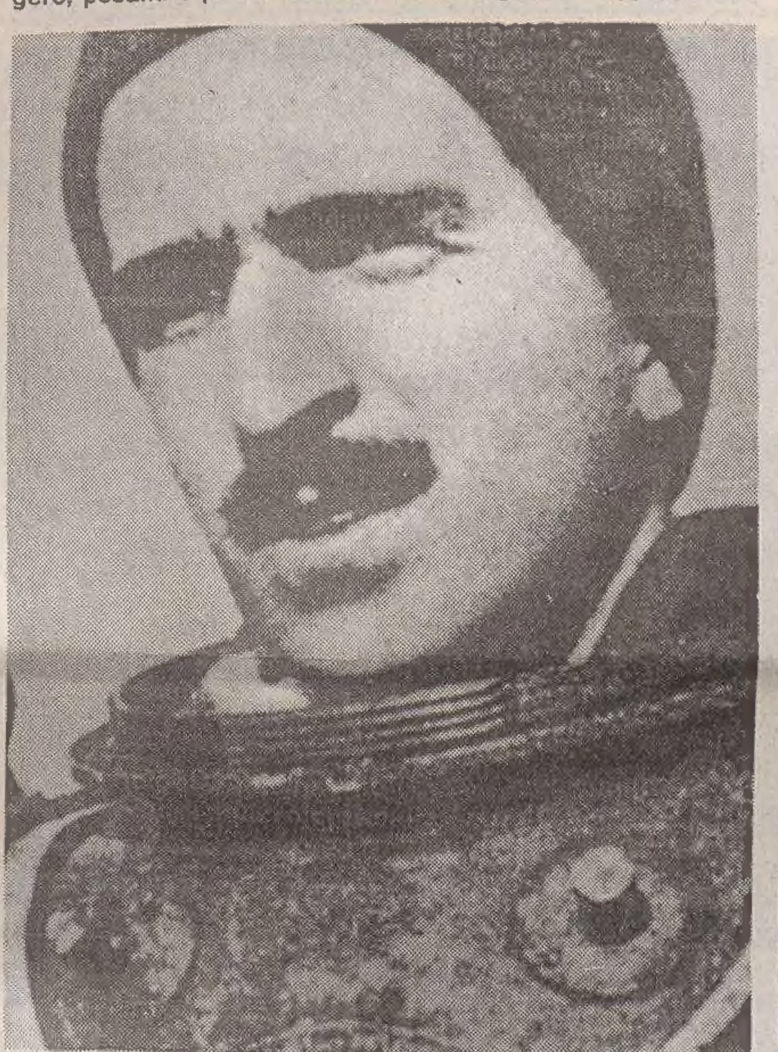
Ma i «servizi» inglesi sospettarono che i mezzi d'assalto partissero da ventre dell'*Olterra* e che gli «Uomini-Gamma» entrassero in acqua uscendo da Villa Carmela, dopo aver prescelto i bersagli, in tutta tranquillità.

Villa Carmela, un ridente quanto «innocente» fabbricato, era stata «affitata» da due simpatici coniugi: Antonio Ramognino (un nostro tecnico navale, sotto mentite spoglie) e sua moglie Conchita. Quanto all'*Olterra*, si trattò di un lavoro segretissimo, paziente, snervante, che coinvolse decine di persone, con regolari spedizioni di materiale e tecnici dall'Italia, a parte gli operatori, inviati alla spicciolata e sempre «sotto copertura».

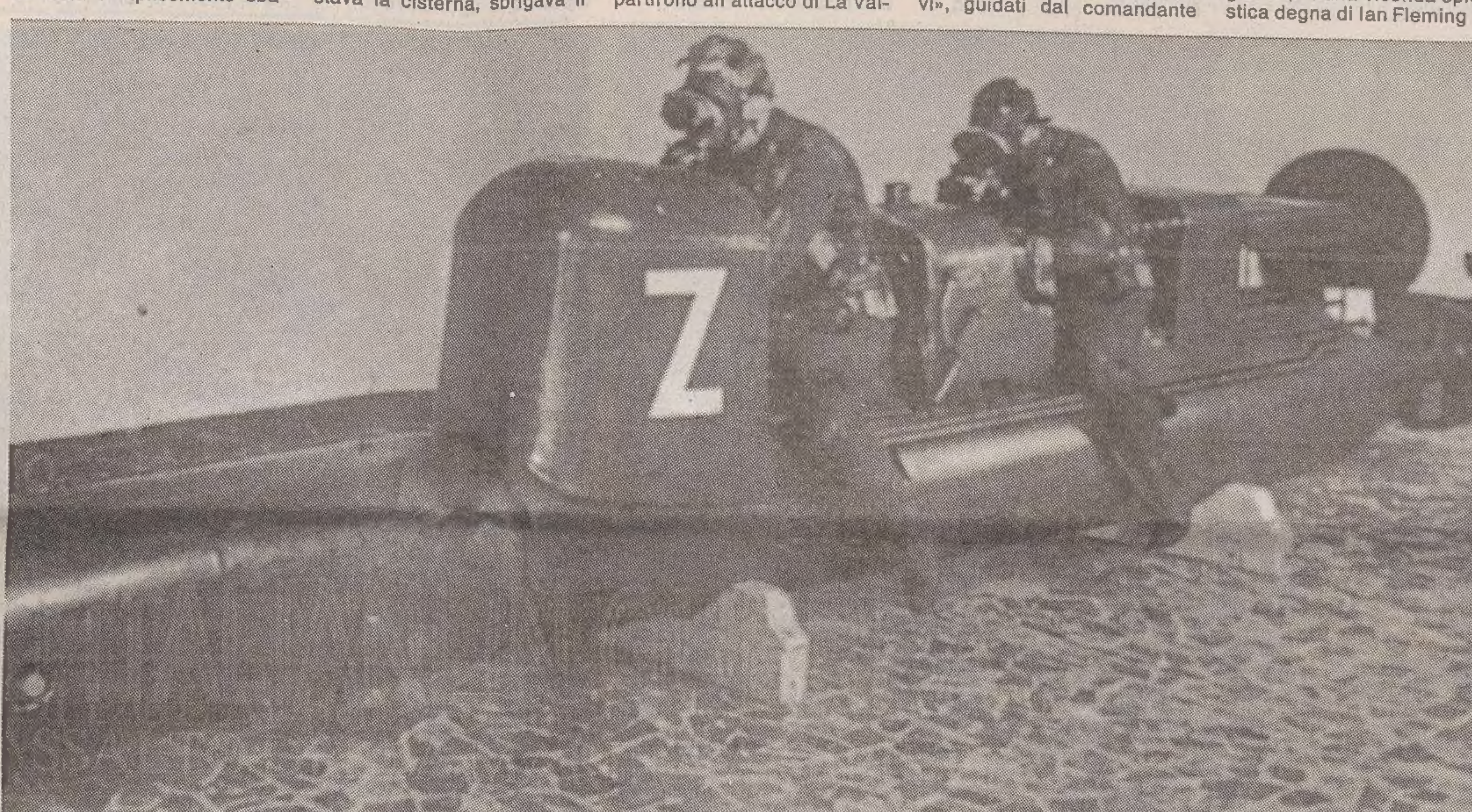
Il 14 luglio 1942, avvenne il primo attacco degli «Uomini-gamma», da Villa Carmela: i mercantili *Baron Douglas*, *Empire Snipe*, *Shuna* e *Mena* affondarono o riportarono gravissimi danni. Il 14 settembre 1942, secondo attacco, con le stesse modalità, e affondamento del *Ravens Point*. L'8 maggio 1943, attacco dei «maiali» fuoriusciti dall'*Olterra* e affondamento dei mercantili *Pat Harrison*, *Mashud* e *Camerata*. Il 4 agosto 1943, altro attacco dall'*Olterra* e affondamento dei mercantili *Thorshovdi*, *Stanridge* e *Harrison Gray Otis*. Si diventa necessariamente ripetitivi a compilare la «scheda» degli attacchi e dei successi: ma l'asciutto linguaggio dei dati serve più di un prolisso e retorico discorso.

Gli attacchi elencati, furono intervallati da un temerario quanto sfortunato tentativo contro il porto militare di Gibilterra, l'8 dicembre 1942: vi morirono Licio Visintini, Giovanni Magro e Salvatore Leone.

Sul piano statistico, complessivo, i mezzi d'assalto italiani, in trentanove mesi di ostilità, affondarono o danneggiarono gravemente, da un capo all'altro del Mediterraneo (Gibilterra, Algeri, Suda, El Dab'a, Mersina, Alessandretta: in questi ultimi due porti operò il solitario assaltatore Luigi Ferraro), 72.190 tonnellate di naviglio militare e 130.572 tonnellate di naviglio mercantile.



Il capitano del Genio navale Teseo Tesei, caduto a Malta, uno dei più eroici assaltatori della Marina.



Una foto dimostrativa di come agivano gli equipaggi del «maiale». Il famoso «siluro a lenta corsa», in sigla S.L.C., è esposto al Museo navale di La Spezia.



I RICORDI DI DUE AMMIRAGLI

La nave delle beffe

Testimonianze sull'organizzazione a bordo del mercantile internato. Grossa impresa andata a monte per l'armistizio del settembre '43

«Eravamo dello stesso corso, io sommergibilista, lui operatore dei mezzi d'assalto. Eppure, mai ci scambiammo informazioni riservate sulle rispettive operazioni. La regola, rigidissima, era: nessuno deve sapere qualche cosa di ciò che non è necessario che conosca; nessuno deve sapere di più di quello che occorre sapere; nessuno deve sapere, prima dell'azione, più di quello che occorre conoscere. Questa regola fu applicata anche quando venne studiata e preparata una nuova operazione contro Gibilterra, che prevedeva l'impiego del sommergibile *Murena*, al mio comando, come mezzo vettore e avvicinatore, e un siluro a lenta corsa migliorato, di base sull'*Olterra*».

L'ammiraglio Luigi Longanesi Cattani, un asso dei sommergibilisti che operarono in Atlantico, si rivolge con lo sguardo all'ammiraglio Ernesto Notari, che annuisce, con un sorriso.

Notari partecipò, con successo, alle operazioni dei mezzi d'assalto contro Gibilterra del 7 maggio e del 4 agosto 1943 e fu uno dei protagonisti della «beffa» dell'*Olterra*.

«Entrai in Spagna — ricorda Ernesto Notari — con due passaporti falsi; la prima volta, come pilota delle linee aeree civili italiane, la seconda come ufficiale della Marina mercantile, col nome di Ulderico Nostini. Nessuno era a conoscenza dei miei spostamenti e di quelli degli altri operatori, neppure l'addetto navale italiano a Madrid. Le autorità spagnole, quando la guerra dell'Asse andava bene, erano tolleranti: poi, man mano che le cose si mettevano al peggio, l'atteggiamento spagnolo mutò e i controlli diventarono più rigidi. I lavori sull'*Olterra* risentirono di questo mutato atteggiamento degli spagnoli, nel senso che fummo costretti a muoverci con grande circospezione».

La nave della «beffa» era una pirocisterna di 4.995 tonnellate, appartenente all'armatore genovese Zanchi. Sorpresa dalla dichiarazione di guerra ad Algeciras, la nave era stata sabotata dal suo stesso equipaggio. Una posizione ideale, quella dell'*Olterra*, a tre miglia, in linea d'aria, da Gibilterra.

Quando il comando della Decima Flottiglia MAS si interessò di quella vecchia «carretta», in servizio dal 1913, il progetto di trasformarla in una base segreta per i «maiali», per attaccare la Rocca, diventò prioritario. Pertanto, si mise in moto una complessa organizzazione.

«Innanzitutto — ricorda sempre Ernesto Notari — si cominciò col chiedere alle autorità spagnole il permesso per rimettere la nave in sesto, con opportuni lavori alla carena e all'apparato motore. Gli operai facevano parte del personale tecnico della Marina militare, ma nessuno doveva accorgersene: pertanto, vennero fatti passare per marittimi. Quanto all'invio dei mezzi d'assalto, smontati, si ricorse a bidoni di nafta, con doppi fondi, e a contenitori, schermati da tubi per le caldaie.

«Sulla cisterna, si provvide a creare un'officina — debitamente occultata — per il montaggio e la manutenzione dei mezzi d'assalto. Poi, sempre col pretesto dei lavori di rimessa in efficienza della nave, venne praticata, nella parte immersa dello scafo, un'apertura per mettere in comunicazione la vasca interna col mare. Questa operazione venne effettuata dietro un telone: agli spagnoli (perché a bordo dell'*Olterra* vi era un picchetto armato spagnolo!) venne detto, candidamente, che non era possibile lavorare allo scafo sotto i raggi ardenti del sole».

Da consumati attori, i componenti della squadra di tecnici e operai presero a frequentare i locali più malfamati del porto, rivelandosi come degli ubriaconi rissosi. Il tutto avveniva davanti all'Hotel Vittoria, dove aveva sede il consolato inglese, che pullulava di agenti e informatori.

Si diceva della operazione che prevedeva l'impiego del sommergibile *Murena* — primo di una nuova serie di sommergibili vettori e avvicinatori — in grado di trasportare quattro «barchini esplosivi» migliorati, gli MTR (Motoscafo Turismo Ridotto). Era ormai pronto anche un siluro pilotato, l'SSB, con caratteristiche notevolmente superiori ai precedenti.

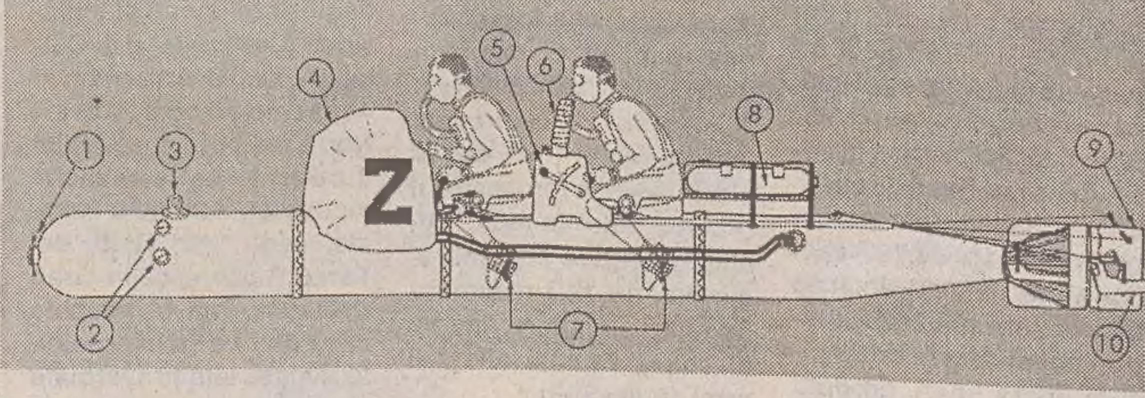
«Il *Murena* — precisa Longanesi Cattani — avrebbe dovuto mettere in mare, nottetempo, i barchini che, navigando sotto la costa spagnola, si sarebbero dovuti portare sul lato settentrionale della baia di Algeciras. Qui, sfruttando le loro piccole dimensioni, dovevano celarsi tra i canneti, alla foce di alcuni corsi d'acqua che si riversavano in quel tratto di costa.

«La novità dell'operazione consisteva in un attacco in pieno giorno. I barchini avrebbero attaccato i mercantili in rada, facendo scattare l'allarme nella Rocca.

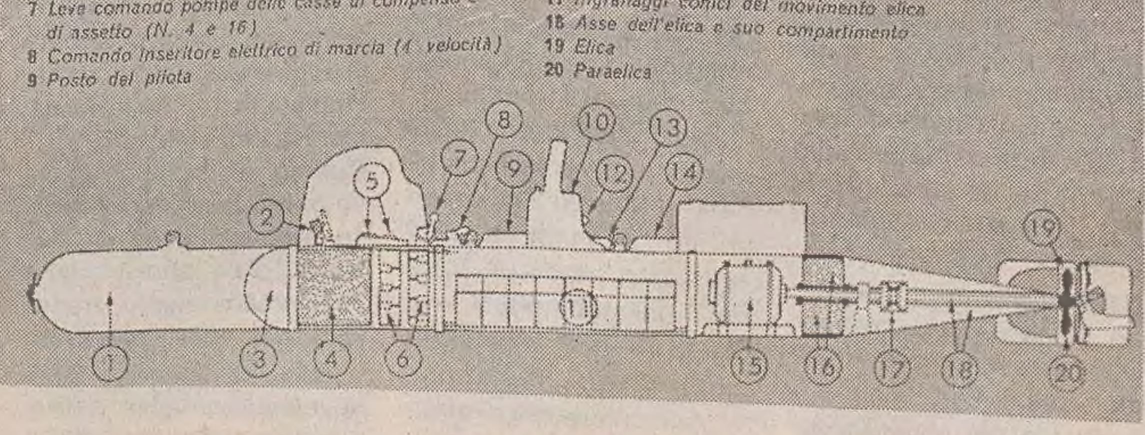
L'esperienza aveva insegnato che, in conseguenza dell'allarme, l'ostruzione della porta Nord della piazzaforte di Gibilterra veniva aperta, per permettere a torpediniere, vedette e rimorchiatori, di uscire, in soccorso delle navi colpite. Un siluro pilotato del nuovo tipo, fuoriuscito in tempo dall'*Olterra* e in posizione di attesa, avrebbe approfittato della confusione per infilarsi nel porto e attaccare la nave da guerra di maggiore dislocamento. L'attacco doveva aver luogo il 2 ottobre 1943. Ma sopraggiunse l'armistizio, e tutto andò a monte».

SPACCATO DELL'S.L.C. "MAIALE"

1 Sistema di sganciamento della testata esplosiva
2 Spolette a orologeria (detonatore con meccanismo a orologeria)
3 Anello di sospensione per fissaggio al bersaglio
4 Parabrezza frangionde
5 Leva di comando della cassa di rapida immersione
6 Sfogo aria cassa di rapida immersione
7 Staffe appoggia-gambe
8 Bauletto contenente autorespiratori di riserva, tagliareti e alzareti
9 Timone di direzione
10 Timone di profondità



1 Ogiva o testata esplosiva distaccabile
2 Volante guida per comando timoni di direzione e di profondità
3 Testata fissa
4 Cassa di compenso e di assetto di prora
5 Cruscotto strumenti: manometro di profondità, bussola, ecc.
6 Inseritore elettrico batterie
7 Leva comando pompe delle casse di compenso e di assetto (N. 4 e 16)
8 Comando inseritore elettrico di marcia (4 velocità)
9 Posto del pilota
10 Cassa di rapida immersione
11 Batterie
12 Barra di appoggio per il 2° uomo
13 Bombola d'aria compressa a 200 atm per rapida emersione
14 Posto per il 2° uomo
15 Motore elettrico di propulsione
16 Casse di compenso e di assetto di poppa
17 Ingranaggi conici del movimento elica
18 Asse dell'elica e suo compartimento
19 Elica
20 Paraelica



L'ATTACCO IN MEDITERRANEO ALLA FORZA «H» INGLESE

I siluri venuti dal cielo

Si distinse il 36.o stormo. Il sacrificio di sei equipaggi. Colpita la nave da battaglia «Nelson» e affondata una grande motonave. Le gravi perdite subite alla fine di quell'anno dalla Marina inglese



Protagonisti della battaglia del 27 settembre '41 gli aerosiluranti S 84. La marina britannica mise in piedi una poderosa forza navale per scortare un convoglio a Malta. L'abnegazione dei nostri piloti

L'ammiraglio inglese James Somerville, comandante della squadra navale di Gibilterra (la cosiddetta «Forza H»), sapeva che nello Stretto di Gibilterra, tra La Linea e Algeciras, i «servizi» italiani avevano numerosi informatori. Perciò era necessario attuare una *ruse de guerre*, uno stratagemma, per coprire i movimenti di un importante convoglio proveniente dall'Inghilterra e diretto a Malta, sotto forte scorta.

Pertanto, la sera del 24 settembre 1941, nel porto militare di Gibilterra, con grande ostentazione, tra squilli di trombe e trilli i nostromi, avvenne il trasferimento delle insegne di Somerville dalla *Nelson* alla *Rodney*, le due supercorazzate della Royal Navy, armate con cannoni da 406 millimetri, in tre torri trinate prodiere, così disposte anche perché «la Marina inglese non è adusa a combattere di poppa, in ritirata».

Dopo un prolungato scambio, in chiaro, di messaggi di saluto, la *Nelson* uscì dal porto scortata da tre cacciatorpediniere, e volse decisamente la prua verso occidente, come se dovesse svolgere una missione in Atlantico o rientrare a Scapa Flow, nelle acque metropolitane.

Nella stessa notte, furtivamente, la *Nelson* rientrò in Mediterraneo, insieme con la scorta, mettendosi sulla scia della *Rodney*, della portaerei *Ark Royal*, di un incrociatore e otto cacciatorpediniere, salpati da Gibilterra e diretti verso Levante, simulando una uscita per esercitazione o una operazione di lancio di aerei, per rafforzare la difesa di Malta (cosa che avveniva, di solito, nelle acque a sud delle Baleari, con le operazioni di involo degli aerei).

Il complesso «balletto navale» organizzato dall'Ammiraglio, in stretta collaborazione con il comando della «Forza H», fu completato quando, sempre nella notte del 24 settembre, transitò nello Stretto, diretto verso Oriente, un convoglio — formato da nove grandi motonavi — scortato dalla corazzata *Prince of Wales* (che aveva riparato i gravi danni riportati nel combattimento con la *Birmark*, nel maggio precedente), da quattro incrociatori e sette cacciatorpediniere.

Disposte, in tal modo, le sue pedine sull'azzurra distesa del Mediterraneo, Somerville iniziò la parte più importante dell'operazione, che aveva il nome convenzionale di «Halberd».

L'ammiraglio sapeva bene che, mano a mano che convoglio e scorta fossero avanzati in direzione prima del Canale di Sardegna poi del Canale di Sicilia, la minaccia di attacchi aerei e navali, di superficie e subacquei, sarebbe conseguentemente aumentata. Inoltre, bisognava fare i conti con la flotta da battaglia italiana. Le corazzate *Littorio* e *Vittorio Veneto* — dopo aver riparato i danni riportati nell'aerosiluramento di Taranto e a Capo Matapan — erano nuovamente in linea. Anche dopo la perdita di *Zara, Pola e Fiume*, sempre a Capo Matapan, la flotta italiana disponeva ancora di un forte nucleo di incrociatori pesanti e leggeri: anche questo era un fattore da non trascurare per Somerville.

La disposizione della forza navale inglese in due gruppi distinti — uno avanzato, l'altro arretrato — rispondeva allo scopo di confondere la ricognizione nemica. Qualora, poi, la flotta italiana avesse accettato il combattimento, il gruppo avanzato avrebbe fatto da «esca». Una volta «agganciata» la squadra navale italiana, Somerville avrebbe rapidamente potuto far sentire il peso dei diciotto cannoni da 406 della *Nelson* e della Rodney e dei dieci cannoni da 356 millimetri della *Prince of Wales*.

All'epoca, di tedeschi non ce n'erano, nel Mediterraneo centro-occidentale: il Decimo Corpo Aereo era stato ritirato, dopo l'inizio delle operazioni in Russia, e nessun *U-Boot* era stato inviato nel Mediterraneo.

Il primo gruppo navale inglese, fu avvistato da un nostro ricognitore a largo raggio, nel primo pomeriggio del 26 settembre. Poiché risultava che la «Forza H» era in mare con la formazione-tipo (una corazzata, una portaerei, un incrociatore e relativa scorta), venne disposta l'uscita della nostra squadra navale. Salparono pertanto le corazzate *Littorio* e *Vittorio Veneto*, gli incrociatori pesanti *Trento, Trieste* e *Gorizia*, gli incrociatori leggeri *Duca degli Abruzzi* e *Attendolo* con quattordici cacciatorpediniere. Nel Mediterraneo centro-orientale, si trovavano in agguato sedici nostri sommergibili.

Un secondo segnale di scoperta, sia pure confuso, venne fatto, per caso, da un aereo civile della Francia di Vichy e la Commissione di armistizio italiana in Algeria lo ritrasmise immediatamente a Roma. Riportata sulla carta, la consistenza della forza navale inglese non risultava sensibilmente diversa, rispetto al primo avvistamento, anche se sussistevano dubbi sul numero delle unità britanniche effettivamente in mare. In realtà, come si è visto, le corazzate inglesi erano tre, più la portaerei, gli incrociatori e la scorta, a parte il convoglio.

Fu a questo punto che, da parte italiana, venne presa una decisione destinata a pesare su tutta la fase successiva della operazione di contrasto. Obiettivo numero uno vennero designate le navi da guerra, non già i nove mercantili, carichi di rifornimenti destinati a rafforzare la difesa di Malta. Bisognava «azzoppare» qualcuna delle navi pesanti inglesi, con attacchi di aerosiluranti, per consentire alla squadra navale italiana di assestare il colpo di grazia alle unità nemiche danneggiate, anche se l'ammiraglio Jachino aveva ricevuto ordini tassativi di non impegnare combattimento, se non in condizioni di assoluta superiorità.

Col senno di poi, si trattò, di un grossolano errore. L'operazione «Halberd», iniziata dagli inglesi, aveva la sua ragion d'essere nella necessità di far arrivare indenne il convoglio a Malta: tutto il resto era secondario, compreso un eventuale combattimento con la squadra da battaglia italiana. Insomma, le motonavi inglesi, non già le corazzate, *dovevano* essere obiettivi degli aerosiluranti di base in Sardegna.

E' alla luce di questi elementi che si può valutare il cosciente e veramente eroico sacrificio del 36.o stormo di aerosiluranti, decollato dall'aeroporto di Monserrato, vicino Cagliari. Ripartito su due gruppi, lo stormo era montato su trimotori S.84, non molto idonei: gli equipaggi continuarono a preferire all'S.84 il collaudato S.79, anche se si trattava di una macchina «difficile».

Il primo gruppo di aerosiluranti attaccò con sei apparecchi, suddivisi in due pattuglie di tre. I nostri equipaggi si aspettavano di trovare una corazzata inglese e invece ce n'erano tre, con una corte di incrociatori e cacciatorpediniere. Somerville, infatti, il mattino del 27, aveva provveduto a riunire i due gruppi navali, a sud-ovest della Sardegna, anche per poter fronteggiare, in condizioni di soverchiante superiorità di fuoco, la squadra navale italiana che egli sapeva in mare, grazie ai ricognitori imbarcati sull'*Ark Royal*.

I primi sei S.84 attaccarono dunque, con estrema decisione, in mezzo a un terrificante fuoco contraerei. Due aerei esplosero in volo; ma gli altri quattro serrarono le distanze e sganciarono. Lo stesso Somerville, attonito, assistette a quello spettacolo.

Il cacciatorpediniere *Lance* schivò, per miracolo, due siluri, mentre un terzo sfiorava il caccia olandese *Isaac Swears*. Poi, toccò alla corazzata *Rodney*, solenne nell'incedere, rinunciare alle sue velleità da parate e accostare d'urgenza di sessanta gradi, per evitare il quarto siluro lanciato dagli aerei italiani. Nella fase di disimpegno, un altro S.84 fu abbattuto dai caccia dell'*Ark Royal* (a riprova del nervosismo dei cannonieri inglesi, nel corso delle fasi della battaglia furono abbattuti, per errore, anche due caccia «Fulmar» della portaerei).

Il secondo gruppo di S.84, guidato dal Maggiore Arduino Buri, si componeva di cinque velivoli, che puntarono, da opposte direzioni, contro la *Nelson*. La corazzata intitolata al grande ammiraglio inglese, tentò disperatamente di sottrarsi all'attacco. Ma un aerosilurante (proprio quello di Buri) fu visto sfrecciare, in mezzo agli scoppi e ai traccianti, mentre altri tre S.84 esplodevano in volo o si infilavano in mare.

In seguito, il comandante, inglese P.M. Archdale, che si trovava sulla *Nelson*, così descrisse l'azione di Buri: *«Il suo piano era evidentemente quello di lanciarsi direttamente contro la* Nelson *e con grande coraggio e risoluzione superò lo sbarramento di tutte le altre navi. Lanciò il suo siluro molto accuratamente, immediatamente avanti la nave, a poca distanza. La nave gli offriva un piccolissimo bersaglio, ma il siluro cadde proprio davanti e colpì la nave a prua. Un altro siluro passò a poca distanza a dritta. Il pilota volò allora molto vicino alla* Nelson, *a così breve distanza da offrire un difficilissimo bersaglio contro cui fu impossibile sparare. Dalla posizione di controllo antiaereo potetti vedere direttamente l'interno del suo apparecchio. Egli passò sulla poppa della nave e io penso che tutti si augurarono che un tale uomo potesse vivere ancora per la lotta. La* Nelson *ritornò a Gibilterra e in Inghilterra e fu eliminata dal servizio attivo per sei mesi».*

Quando, la sera del 27 settembre 1941, nell'aeroporto di Monserrato, fu possibile fare un bilancio della giornata, si scoprì che su undici aerosiluranti partiti sei non erano tornati: 51 uomini erano andati perduti, compresi il comandante dello stormo, colonnello Seidl, e i capitani Rotolo, Tomasino e Verna, tutti (insieme con la bandiera dello stormo) decorati di medaglia d'oro alla memoria. Tra i caduti, anche il sergente Luigi Valotti, che aveva «fatto numero» col suo caccia C.R. 42, con evoluzioni e acrobazie, per distrarre l'attenzione dei cannonnieri inglesi dei sopraggiungenti aerosiluranti.

Anche se la Nelson, dopo aver imbarcato cinquecento tonnellate d'acqua, navigava con la prua semisommersa, la squadra navale inglese conservava intatta la sua capacità di fuoco, in un combattimento con la squadra italiana. Infatti, lo scontro non avvenne: l'ammiraglio Jachino, valutata la situazione, non impegnò le sue navi, attenendosi agli ordini ricevuti di sottrarsi a un combattimento con forze superiori. Severo il commento dell'ammiraglio Somerville: *«In nessun momento le forze di superficie nemiche costituirono una seria minaccia. Per contro le forze aeree rappresentarono una minaccia potenziale ed effettiva durante tutto il giorno e molto dopo il tramonto della luna».*

A conferma che bisognava «privilegiare», come bersagli, i mercantili e non le navi da guerra, altri aerosiluranti del 140.o gruppo e della 278.a squadriglia attaccarono il convoglio e la grande motonave *Imperial Star*, di 12.427 tonnellate, colò a picco: gli altri otto trasporti raggiunsero Malta, consentendole, secondo la colorita espressione di Churchill, di «brandire la sua spada fiammeggiante», falcidiando, con le navi di superficie, i sommergibili e gli aerei di base nell'isola, i trasporti italiani diretti verso la Libia.

Con i grandi convogli inglesi «Tiger», «Substance» e «Halberd» — tra il maggio e il settembre del 1941 — la capacità offensiva di Malta fu portata a un livello senza precedenti e in novembre, a causa delle perdite subite dai nostri convogli «libici», si ammette l'interruzione dei collegamenti marittimi tra i porti italiani, Tripoli e Bengasi. Poi, la marea rifluì e toccò agli inglesi andare incontro a un periodo di crisi senza precedenti.

Il danneggiamento grave della *Nelson*, aprì infatti una serie nera di eventi per la Marina inglese, che soltanto il 23 settembre 1943, ai Comuni, fu riassunta dal Primo Lord dell'Ammiragliato, A. V. Alexander, con l'espressione: *«The crisis in our fortunes»*, mentre Churchill parlò di *«odiose realtà»*.

Il 14 novembre 1941, l'*U-81* — uno dei sommergibili inviati da Doenitz nel Mediterraneo — affondò la portaerei *Ark Royal*, privando la «Forza H» dell'unica unità con ponte di volo disponibile in quel momento. Il 25 novembre, al largo di Sollum (costa egiziana), l'*U-331* colò a picco la corazzata *Barham*.

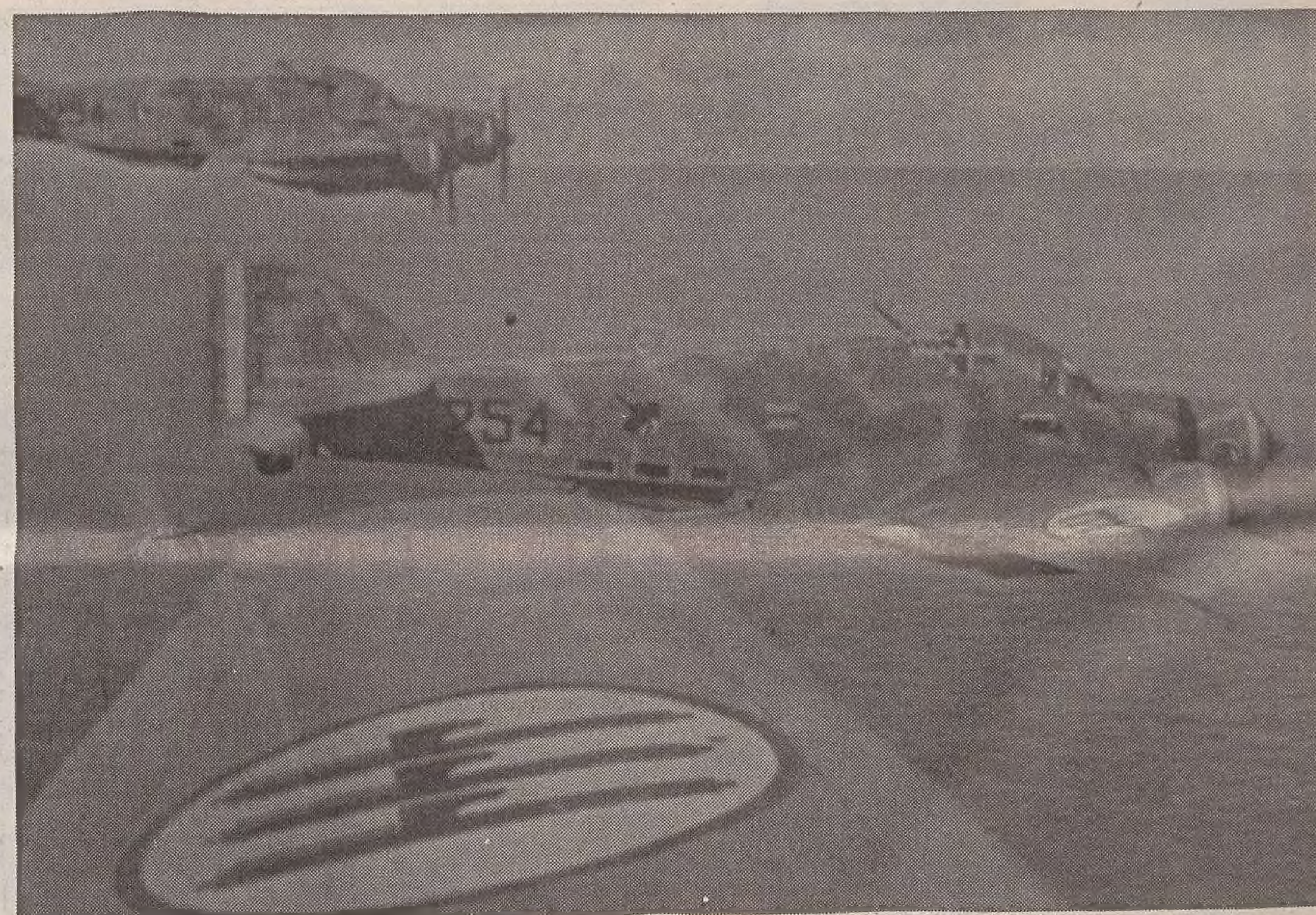
Nello stesso periodo — rispettivamente il 19 novembre e il 24 novembre — la nave corsara tedesca *Cormoran* affondava, nell'Oceano Indiano, l'incrociatore *Sydney*, mentre l'*U-124*, in Atlantico, eliminava l'incrociatore *Dunedin*.

Il 10 dicembre, tre giorni dopo Pearl Harbor, gli aerosiluranti giapponesi affondavano, nel Mar Cinese Meridionale, le navi da battaglia *Prince of Wales* e *Repulse*. Il 14 dicembre, nuovo successo dei sommergibili tedeschi in Mediterraneo: l'*U-557* affondava l'incrociatore *Galatea*. Quattro giorni dopo la «Forza K», di base a Malta, che tante dolorose perdite aveva inflitto ai nostri convogli, finì su un ben disposto campo minato italiano: l'incrociatore *Neptune* e il cacciatorpediniere *Kandahar* colarono a picco, mentre gli incrociatori *Penelope* e *Aurora* riportarono seri danni.

In mezzo a questa ecatombe generale, la notte tra il 18 e il 19 dicembre, i mezzi d'assalto italiani penetravano nel porto di Alessandria d'Egitto, affondandovi le corazzate *Valiant* e *Queen Elizabeth*, privando la *Mediterranean Fleet* delle ultime due navi da battaglia. Saliva così a quindici il numero delle navi «pesanti» inglesi e americane, eliminate temporaneamente o per sempre nel giro di poche settimane, includendo anche le corrazzate affondate o gravemente danneggiate dai giapponesi nell'attacco a Pearl Harbor.



Formazione di nostri aerosiluranti in volo sul Mediterraneo



Piroscafi di un convoglio inglese colpiti dall'aviazione.



GLI AEREI DA CACCIA ITALIANI

Un tallone d'Achille

Fra il 1939 e il 1944, l'industria italiana produsse circa 6.000 aerei da caccia in dieci diversi modelli operativi e in altri cinque modelli rimasti pressoché allo stadio di sviluppo. Quanto a diversità di produzione, il nostro paese fu pari solo agli Stati Uniti, i quali pure produssero, fra il 1939 e il 1945, dieci diversi tipi (compresi quelli per le portaerei) per un totale di 93.523 caccia di serie di prima linea. L'alleato germanico sfornò, in quel periodo, 49.797 caccia di tre modelli, incluso il bireattore Me.262. Quattro i tipi di caccia britannici di prima linea, prodotti in poco meno di 39mila esemplari. Anche la modesta produzione di caccia italiani ebbe a essere suddivisa in differenti serie, sottoserie, varianti ecc.

Purtroppo, il risultato dell'analisi quantitativa della nostra produzione è altrettanto deludente: su 6.000 caccia prodotti, ben 1.781 furono biplani Fiat C.R.42 (in fabbricazione fino al 1943!), qualcosa di arcaico, neppure commentabile con le macchine di alleati e avversari. Con le quali neppure i 782 monoplani Fiat G.50 e i 1.151 Macchi MC.200, col modesto motore radiale Fiat A.74 da 840 HP, potevano reggere il confronto, mentre il Macchi MC.202, realizzato nel 1941 a seguito della disponibilità di motori tedeschi a cilindri in linea raffreddati a liquido DB-601 da 1.175 HP, era in grado di competere con gli «Spitfire», solo a condizione che fosse affidato a piloti di maggiori capacità di quelli avversari. Anche ai «202» (prodotti in poco più di 1.000 esemplari), venne imposto il criterio d'armamento ministeriale: due sole mitragliatrici da 12,7 millimetri (ma una maggiore riserva di colpi) dinanzi alle 6-8 armi degli «Spit».

Questo criterio mutò parzialmente per la cosiddetta «serie cinque», col motore Daimler Benz 605 da 1.475 HP, il cui sviluppo, pur essendo avviato nel 1942 e cioè quand'era inequivoco che s'era alla vigilia della tragedia, non fu immune dall'accennata dispersione di risorse.

Queste infatti furono devolute a tre diverse macchine — il Macchi 205, considerato il migliore (312 esemplari prodotti), il Re 2005 (29 esemplari) e il Fiat G.55 (180 esemplari) — di buone prestazioni, ma non all'altezza di quelle dei caccia nel frattempo messi a punto da alleati e avversari, come i più recenti Bf.109 germanici e l'insuperabile «Mustang». Quanto a criteri produttivi, un caccia italiano abbisognava mediamente di 27mila ore-uomo di lavoro, dinanzi alle 7.000 ore-uomo del «Mustang», che dagli stabilimenti di Inglewood (California) e di Dallas (Texas) era sfornato in 44 esemplari ogni 24 ore.

Non è neppure sostenibile il raffronto fra le capacità industriali dell'Italia fascista, degli Stati Uniti, del Terzo Reich e della Gran Bretagna; ma è indubbio che sarebbe stato possibile evitare tale proverbiale dimostrazione di pessimo impiego di risorse e di errata scelta tecnico-operativa.

Per quanto riguarda il primo aspetto, corrispondeva al compromeso — oggi si direbbe «lottizzazione» — fra l'influenza politica, sindacale e produttiva della Fiat e della Caproni e l'indiscussa superiorità tecnica della Macchi.

Quanto all'aspetto tecnico-operativo, lo scandaloso protrarsi della produzione del biplano derivava dal convincimento, maturato nel 1934, che solo questo tipo d'aereo aveva la velocità ascensionale e la maneggevolezza atte a difendere il triangolo Torino-Milano-Genova, allora sede del nostro arsenale.

Ma lo sbaglio madornale, per non dire di peggio, riguardò il motore a cilindri in linea raffreddato a liquido, palesatosi elemento condizionante del caccia fin dal 1935: con il Fiat AS.6 da record di 3.000 HP del 1934, l'Italia era all'avanguardia mondiale, ma, anzichè trasformare questo bolide in motore operativo, esigenze contingenti, interessi e «dottrine» diverse, fecero dimenticare lo sviluppo del motore a cilindri in linea, per concentrare la quasi totalità delle risorse nella «italianizzazione» (con dubbi risultati) di motori stellari d'origine straniera.

Il risultato fu che solo alla fine del 1941, grazie ai Daimler Benz, potemmo rendere operativi i primi dodici MC.202, cioè i primi caccia italiani vagamente all'altezza della situazione. Questi errori, per il modo in cui sono andati politicamente i fatti, ebbero a trasformarsi in atti meritori, con la conseguenza, fra l'altro, che l'insegnamento di tali esperienze è stato minimo. •

[Giuseppe D'Avanzo]



Pilota di un CR42 pronto alla partenza.